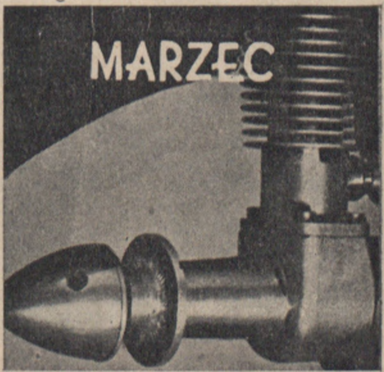
SKRZYDŁA i MOTOR

TYGODNIK MŁODZIEŻY LOTNICZEJ

20 – 31 GRUDNIA **1949** ROK IV Nr 52 (184)

























ROK LOTNICZEJ PRACY

Zauważyłeś, że okładka SiM-u, który przed chwilą wziąłeś do rąk, jest nieco inna niż poprzednie. SiM kończy dziś jeszcze jeden rok swej lotniczej pracy, rok pracy dla Was. Te dwanaście zdjęć, które widziałeś na okładce, to niejako utrwalony na taśmie filmowej obraz pracy naszego ludowego lotnictwa minionego roku.

Naszą lotniczą pracę rozpoczęliśmy w tym roku w znacznie zwiększonym tempie, gdyż od dnia 15 grudnia 1948 roku prowadzi nasz kraj, a więc i nas, potężna, zwarta Polska Zjednoczona Partia Robotnicza.

Wiele radosnych chwil przeżywał przez ten rok SiM razem z Tobą. Wspólnie, razem z Twym lotniczym pismem maszerowałeś w Wielką Przyszłość naszego lotnictwa. Te wielkie i radosne dni bieżącego roku nie biegły obok Ciebie. Brałeś w nich udział swą pracą, nauką i sercem, na ławie szkolnej, w modelarni, szkole ślizgowej, aeroklubie lub na szybowisku wyczynowym.

Dlatego dzisiaj, przy końcu roku musimy zrobić krótki przegląd wydarzeń, które w minionym roku życia naszego lotnictwa miały zasadnicze, decydujące i przełomowe znaczenie.

W styczniu, po raz pierwszy w historii naszego małego lotnictwa, Związek Młodzieży Polskiej zorganizował w Warszawie Zimowe Zawody Modeli Latających. Biorąc przykład z dorocznych zimowych zawodów w Związku Radzieckim i opierając się na ich doświadczeniach ZMP zorganizował imprezę naprawdę wspaniałą, przyczyniającą się w wielkim stopniu do umasowienia modelarstwa wśród młodzieży robotniczej i chłopskiej.

Popularyzując wiedzę techniczno-silnikową wśród młodych lotników, SiM ogłosił „Akcję M" — zmotoryzowanie małego lotnictwa. Młodzież lotnicza w Polsce przystąpiła do budowania silników wg planów zawartych w SiM-ie.

Raźno do pracy w tym roku zabrała się Liga Lotnicza. Zgodnie z wytycznymi Zarządu Głównego LL zorganizowano w pierwszym kwartale br. sieć kursów ogólnolotniczych, które miały za zadanie popularyzować lotnictwo wśród ludzi pracy miast i wsi. Wiele ludzi w Polsce zrozumiało, że samolot tylko w rękach imperialistów jest narzędziem zniszczenia, zaś w rękach ludzi pracy—to wielki przyjaciel człowieka, który oddaje mu nieocenione usługi w codziennym życiu. Dowodem tego są późniejsze zbiórki na samoloty sanitarne, fundowane ze składek społeczeństwa dla PCK.

Przełom w życiu naszych aeroklubów nastąpił w kwietniu z chwilą rozpoczęcia wielkiego wyścigu — wprowadzenia współzawodnictwa międzyklubowego. Szybko zaczęło się również rozwijać współzawodnictwo indywidualne, które obejmowało swym zasięgiem coraz więcej pilotów klubowych, podnosząc znacznie poziom pracy w lotnictwie sportowym.

Polscy konstruktorzy lotniczy nie ustawali w swej pracy ani na chwilę. W dniu Święta Pracy — 1 Maja Instytut Szybownictwa dał naszemu lotnictwu nowy szybowiec doświadczalny „Kaczka". Piloci sportowi otrzymali „Zucha — 2". W chwili gdy czytasz te słowa, Warsztaty IS-u opuszcza nowy polski szybowiec akrobacyjny „Jastrząb". Latamy już na własnym i coraz lepszym sprzęcie. A że sprzęt ten zdaje całkowicie egzamin swej doskonałej sprawności i że polscy piloci osiągają na nim coraz lepsze wyniki, potwierdziły Zawody Szybowcowe Państw Demokracji Ludowej.

W czerwcu na Żarze polskie lotnictwo sportowe zacieśniło silnie więzy przyjaźni z krajami demokracji ludowej i ZSRR. Ugruntowaniem tego zbliżenia i współpracy był pobyt naszej delegacji w lipcu na Święcie Lotnictwa w Moskwie, na Wszechzwiązkowych Zawodach Modeli Latających w Silikatnaja i udział polskiej ekipy modelarskiej w zawodach na Węgrzech.

Sprawdzianem poziomu naszych pilotów silnikowych były X Krajowe Zawody Lotnicze.

Tegoroczne Święto Lotnictwa we wrześniu wykazało, że dysponujemy lotnictwem, jakiego Polska nigdy nie miała. Poziom naszego szybownictwa stale wzrasta. Upewniają o tym rekordy ustanowione w stolicy polskiego szybownictwa — na Żarze, a wśród nich październikowy rekord długotrwałości lotu. Coraz liczniejsze i lepsze są nasze młode kadry lotnicze. W listopadzie Centralną Szkołę Instruktorów Szybowcowych opuścili nowi, najmłodsi instruktorzy — synowie robotników i chłopów zasilając nasze kadry instruktorskie.

Wreszcie grudzień. Szczere uczucia młodzieży lotniczej, pilotów sportowych i wszystkich ludzi naszego lotnictwa dla Wielkiego Przyjaciela lotnictwa znajdują wyraz w poczynaniach z okazji 70-ej rocznicy urodzin Generalissimusa Stalina.

Wiele nowych rzeczy przyniósł naszemu lotnictwu rok 1949 — ostatni rok Trzyletniego Planu, rok przygotowań do sześciolatki — planu budowy fundamentów Socjalizmu w Polsce.

W naszym lotnictwie nastąpiły zmiany zasadnicze, stanowiące o jego istocie, o jego ludowym charakterze. O osiągnięciach minionego roku będziemy jeszcze mówili nieraz na łamach SiM-u. Dziś chciałbym, abyś uświadomił sobie na podstawie tego krótkiego i dość pobieżnego przeglądu wydarzeń w naszym lotnictwie fakt, że coraz mocniej i zgodniej z rytmem pracy całego kraju bije serce naszego lotnictwa, że coraz szybciej idziemy naprzód, pracujemy i budujemy — budujemy jasną przyszłość, budujemy pokój.

Źródłem naszych dotychczasowych osiągnięć jest pogłębienie wiedzy o Związku Radzieckim. W oparciu o przykład ZSRR patrzymy radośnie w przyszłość.

Historia świata pamiętać będzie o roku 1949, który odchodzi od nas młody, zwycięski i promienny, jako o roku potężnego wzrostu sił Związku Radzieckiego i całego obozu pokoju, o roku klęsk i porażek imperializmu amerykańskiego i jego agentur, o roku mobilizacji milionów ludzi pracy na całym świecie w obronie pokoju. Dla ludzi pracy naszego kraju, którzy pod przewodnictwem Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej stali się potężną siłą w międzynarodowym froncie walki o pokój, rok ten jest rokiem wielkich zwycięstw na drodze do — jasnego jutra naszej Ojczyzny.

Radośnie wstępujemy w rok 1950.

ZENIT



MODELARZE BYTOMSCY DLA UCZCZENIA 70 ROCZNICY URODZIN JÓZEFA STALINA

Model samolotu „Zuch" wraz z hangarem wykonali dla uczczenia 70 rocznicy urodzin Generalissimusa Stalina modelarze Ligi Lotniczej w Bytomiu. Samolot umieszczono w hangarze zaopatrzonym w mechanizm poruszany prądem elektrycznym z akumulatora 6 V, który zezwala na samoczynne otwieranie hangaru i holowanie modelu.

Przy wykonaniu modelu wyróżnili się modelarze — zetempowcy: Stanisław Górski, Z. Nogacki, Z. Salomon, M. Florczyk i E. Kiernicki.

Wraz z modelem młodzież wykonała plakietę przedstawiającą zabudowania Kremla.

LOTNICY KU CZCI GENERALISSIMUSA STALINA

W dalszym ciągu napływają liczne zobowiązania i rezolucje, którymi ludzie naszego lotnictwa pragną uczcić wielką dla świata pracy rocznicę 70-lecia urodzin Generalissimusa Stalina.

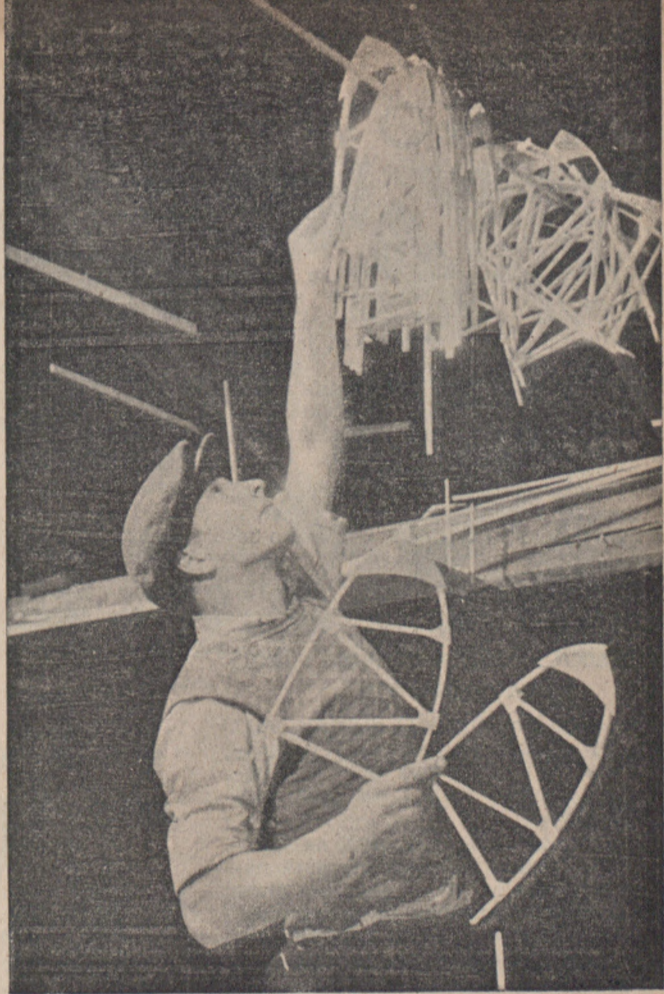
Zobowiązania te są wyrazem głębokich uczuć, jakie żywią piloci, modelarze, członkowie Ligi Lotniczej i pracownicy instytucji lotniczych dla Wielkiego Przyjaciela i Opiekuna Lotnictwa.

Wojewódzki Okręg Ligi Lotniczej w Białymstoku komunikuje, że dla uczczenia 70-lecia urodzin Wielkiego Wodza Związku Radzieckiego i naszego przyjaciela Józefa Stalina, wielkiego twórcy najlepszego na świecie lotnictwa, modelarze Okręgowej Modelarni Lotniczej w Białymstoku zobowiązują się wykonać własnymi siłami warsztat ślusarski. Sumę przeznaczoną poprzednio na koszty wykonania warsztatu modelarze białostoccy ofiarowują na Naukową Bibliotekę Modelarstwa Lotniczego w Białymstoku.

★

Pragnąc uczcić 70-tą rocznicę urodzin Generalissimusa Józefa Stalina, Zarząd Obwodu Miejskiego LL w Częstochowie i Zarząd Aeroklubu Częstochowskiego postanowiły:

1. zwiększyć liczbę członków LL w Częstochowie,
2. uaktywnić pracę Obwodu i Kół, podnieść poziom ideologiczny członków, zwiększyć kadry modelarzy i uruchomić 5 nowych modelarni szkolnych,
3. prowadzić akcję werbunkową członków wśród młodzieży robotniczej,
4. wygłaszać referaty i pogadanki na terenie wszystkich kół w Częstochowie.



TAJEMNICA JEDNEJ „MUCHY"

— Przez otwarte drzwi zaglądam ciekawie do wnętrza. W dużym i jasnym hangarze stoją jeden obok drugiego nowiutkie szybowce typu „Mucha". Jest ich ... Poco zresztą mówić ile? Zapewniam Was, że w przyszłym roku każdy z pilotów zaawansowanych będzie miał możność polatać na „Musze". Znaczy — niemało.

— To nasza nowa tegoroczna seria „Much" — właśnie ją kończymy objaśnia mnie z dumą jeden z robotników Warsztatów Instytutu Szybownictwa.

Plan wykonacie więc przed terminem? — rzucam pytanie. Na twarzy robotnika pojawia się tajemniczy uśmiech — nie tylko przed terminem — odpowiada — ale i z nadwyżką.

Z jaką nadwyżką? Opowiedźcie coś o tym inżynierze — zwracam się do kierownika IS-u inż. Nowakowskiego.

— Cała historia zaczęła się właściwie 12 grudnia, kiedy to na zebraniu pracownicy Warsztatów Doświadczalno - Naprawczych Instytutu Szybownictwa powzięli uchwałę, w której zobowiązali się... ale... najlepiej sami przeczytajcie — to mówiąc podał mi kartkę maszynopisu w której czytałem:

„Załoga Warsztatów Doświadczalno - Naprawczych Instytutu Szybownictwa, dla uczczenia 70-ej rocznicy urodzin Wielkiego Wodza, Tow. Stalina, zobowiązuje się wykonać ponad plan do dnia 21 grudnia br. 1 szybowiec z serii szybowców I. S. — 2 „Mucha" oraz pragnie przekazać go przodującemu aeroklubowi w Polsce.

Na tym samym zebraniu załoga warsztatów postanowiła również jednomyślnie wystosować do Generalissimusa Stalina list następującej treści:

„Drogi Towarzyszu Stalinie!

W 70-tą rocznicę urodzin, składamy Ci Drogi Towarzyszu i Wielki Wodzu obozu pokoju serdeczne życzenia.

Dzień ten uczcimy jeszcze bardziej wzmożoną pracą, by wysiłek naszych mózgów i rąk przyczynił się do utrwalenia i pogłębienia Twych idei, o które walczyłeś bez wytchnienia dla dobra całej ludzkości, pragnącej wolności, pokoju i pracy".

Po przeczytaniu tego zrozumiałem wszystko. Szczere uczucia, jakie żywią dla Generalissimusa Stalina wszyscy ludzie naszego lotnictwa, znalazły swój wyraz u robotników Warsztatów IS-u w konkretnym zobowiązaniu. A więc tu tkwi cała tajemnica — pomyślałem.

„Mucha", którą robotnicy Warsztatów IS-u wykonali ponad plan dla uczczenia wielkiego dla każdego z nas dnia, jest inna od dotychczasowych. Mogę Was zapewnić, że takiej „Muchy" nie widzieliście jeszcze. Luksusowo wykończona. Wszystkie napędy chromowane, doskonała tapicerka, komplet świateł, specjalne lakierowanie — jednym słowem posiada wszystko najlepsze.

— Myślicie, że to wszystko? — pyta prof. Humen, który towarzyszy nam przez cały czas krótkiego pobytu w IS-ie. Wszyscy pracownicy Instytutu Szybownictwa pragnąc uczcić jak najgodniej rocznicę urodzin Generalissimusa Stalina powzięli również zobowiązanie. Czytam z kolei:

„Zebrani w dniu 14 grudnia 1949 r. pracownicy Insytutu Szybownictwa dla uczczenia 70 rocznicy urodzin Wielkiego Przyjaciela Polski Józefa Stalina postanawiają:

1. Zapoznać się z życiem i działalnością Wielkiego Nauczyciela mas pracujących całego świata, 2. Popularyzować osiągnięcia Lotnictwa Radzieckiego i poznać życie „Sokołów Stalinowskich", 3. Założyć Koło Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Radzieckiej i nieustannie pogłębiać przyjaźń Polsko-Radziecką, 4. Wzmóc wysiłki nad dalszym rozwojem usprawnień w dziedzinie standaryzacji urządzeń technicznych szybowców".

Koło Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Radzieckiej istnieje już i pracuje na terenie IS-u. Przewodniczącym Zarządu Koła wybrano inż. Nowakowskiego.

21 grudnia Warsztaty IS-u opuścił nowiutki, luksusowo wykonany szybowiec „Mucha", będąc jednym spośród wielu innych wyrazów czci jaką darzą robotnicy — pracownicy lotnictwa jednego z największych ludzi naszych czasów — Stalina.

O tym „Mucha" będzie „mówiła" zawsze każdemu, który zetknie się z nią w swej lotniczej pracy. W tym tkwi właśnie jej tajemnica.

(kon)

O NOWYM ROKU I PIERWSZEJ „ORLEJ ESKADRZE"

Wiecie dobrze Simkarze, że jestem nie tylko pilotem, ale starym, „zahartowanym w bojach" współpracownikiem naszego tygodnika lotniczej młodzieży. W okresie trzech i pół lat istnienia SiM-u wyrobiłem sobie niezawodny tzw. węch reporterski, który mi zawsze mówi o tym, gdzie można dowiedzieć się czegoś ciekawego.

Tak właśnie było i tym razem: „węch" podpowiedział mi, że właśnie ....nastego grudnia w nocy na Okęciu na pewno będzie się działo coś ciekawego. Ubrany w ciepłą kurtkę i nauszniki wybrałem się na pozycję wyjściową.

TAJEMNICZY ODRZUTOWIEC I JEGO PASAŻEROWIE

Nie czekałem długo. O godzinie 22.17 zapaliły się światła lotniska i wylądował olbrzymi, odrzutowy samolot pasażerski, z którego szybko wysiadła duża grupa ludzi.

Samolot odleciał, a przybyli na lotnisko goście zaraz na miejscu zrobili naradę produkcyjną. Nie zauważony przez nikogo przysłuchiwałem się o co chodzi. Pasażerowie tajemniczego samolotu byli pełnomocnikami Nowego Roku.

Musicie wiedzieć, że pogląd jakoby Nowy Rok był jeden, jest przestarzały i już dawno nie odpowiada prawdzie. Dziś, gdy trzecia część mieszkańców kuli ziemskiej od Kantonu po Łabę pracuje w ramach planowej gospodarki i buduje lepszą, socjalistyczną przyszłość jeden Nowy Rok w żaden sposób nie sprostałby tym poważnym zadaniom, jakie stawiają mu ludzie. Wobec tego każdy dział gospodarki narodowej ma swój Nowy Rok.

Wracajmy jednak do rzeczy. Odprawa na Okęciu była krótka i po paru minutach pełnomocnicy Nowego Roku rozeszli się każdy do swej pracy.

Ja przyłączyłem się do młodzieńca, który zapytywał strażnika którędy trzeba iść na najbliższe sportowe lotnisko — był to Nowy Rok lotnictwa sportowego ludowej Polski. Po dziesięciu krokach przedstawiliśmy się sobie. A po kilku minutach byliśmy już ze sobą na ty.

Następnego dnia, zaproszony przez Nowy Rok, znalazłem się przed drzwiami modelarni w pewnym mieście, którego nazwę pragnę zachować do czasu w tajemnicy. Mój nowy przyjaciel dowiedział się, że właśnie tutaj należy szukać Starego Roku.

Gdy weszliśmy do środka, sala modelarska była pełna po brzegi. W kącie pod oknem paru modelarzy majstrowało redukcyjno-latający model Pe-2, a przy pozostałych stołach siedzieli piloci aeroklubu słuchając uważnie wykładu instruktora o przepisach startowych. Rozejrzeliśmy się po sali. Wszyscy, nie wyłączając instruktora, absolwenta CSISz-u, byli młodzi.

— Bardzo przepraszam — odezwał się Nowy Rok, — szukam tu starszego mego kolegi, Roku 1949, ale jak widzę mylnie zostałem poinformowany.

Na te słowa obecni na sali uśmiechnęli się, a z pierwszej ławki wstał młody, sympatyczny pilot ze znaczkiem srebrnej „C" w klapie i wyciągnął do do nas rękę.

— Poinformowano Was dobrze. Jestem Stary Rok 1949.

Zdumieni spojrzeliśmy na siebie.

— Nie dziwcie się. Uprawiam sport szybowcowy i silnikowy, jestem w młodym towarzystwie i dlatego nie zestarzałem się.



— To doskonale — powiedział Nowy Rok, — możemy w takim razie przystąpić do pracy. Czy macie gotowe sprawozdanie?

W międzyczasie piloci okrążyli nas zwartym kołem. W odpowiedzi na słowa Nowego Roku jeden poprosił nas o dokumenty. Po dokładnym sprawdzeniu legitymacji Nowego Roku i mojej siedliśmy wokół stołu i Stary Rok począł składać sprawozdanie.

Nie jestem upoważniony do cytowania wszystkich cyfr. W każdym razie w 1949 roku aerokluby wylatały ... godzin szybowcowych i ....% godzin silnikowych na pilota w porównaniu z rokiem ubiegłym, a oprócz tego Stary Rok cytował jeszcze wiele innych osiągnięć.

Kończąc swe przemówienie Rok 1949 powiedział:

— Nie myśl jednak mój Nowy kolego, że nie masz nic do zrobienia. Twoje zadania są niezwykle poważne. Musisz nie tylko zachować, ale wzmóc jeszcze bardziej tempo rozwoju naszego lotnictwa. Musisz usunąć szereg poważnych braków, których ja nie zdążyłem zlikwidować. Zanotuj sobie: zogranizować należyte przygotowanie naziemne i podnieść poziom teoretycznego wyszkolenia pilotów, wykorzystywać każdy lot w 100% celem podniesienia techniki pilotażu, wprowadzić regularny i systematyczny trening, rozwinąć słabe jeszcze współzawodnictwo międzyklubowe i indywidualne, podnieść poziom świadomości politycznej pilotów i uaktywnić ich w pracy społecznej.

Długo jeszcze omawiał braki w swej pracy Stary Rok, a Rok Nowy w miarę notowania zadań stojących przed nim robił coraz poważniejszą minę i widać było że przeraża go ich rozmiar i różnorodność. Zauważyli to natychmiast piloci. Gdy Stary Rok skończył wystąpił przewodniczący koła ZMP przy Aeroklubie:

— Kolego Nowy Roku! Nie zasępiaj się. Ty nas jeszcze nie znasz. My będziemy Twoimi pomocnikami i na pewno wykonamy i przekroczymy plan, na pewno damy sobie razem radę. Grunt to zespołowa, koleżeńska robota. A żebyś nie myślał, że to są czcze słowa, odrazu stawiam konkretny wniosek.

Koledzy! Wobec zadań, które nas czekają, proponuję stworzyć „Orlą Eskadrę". My, nasza dziesiątka, musimy stworzyć zwartą szturmową grupę, która będzie przykładem dla innych.

Zobowiązujemy się...



Przewodniczący podał konkretne propozycje. Każdy z pilotów dorzucił jeszcze swoje uwagi i... w ten sposób powstał regulamin i plan „I-ej Orlej eskadry", do której został przyjęty również radosny już i roześmiany Nowy Rok.

Gdy zebranie miało się ku końcowi poprosił o głos Stary Rok.

— Ja, Stary Rok, jestem naprawdę młody. Nie chcę od Was odchodzić. Chcę z Wami budować polskie, ludowe lotnictwo. Proszę byście przyjęli mnie jako członka „I-ej Orlej Eskadry".

— Hurra! — zakrzyknęli piloci — Zgoda! Przyjmujemy nasz dobry Stary Rok, rok przedterminowego wykonania Trzyletniego Planu.

Nie myślcie, że to moje opowiadanie jest bajką. Regulaminu i planu „I-ej Orlej Eskadry" nie podałem celowo. Członkowie jej na pewno przyślą go do SiM-u, a SiM wydrukuje. I to będzie właśnie dowodem, że żyjemy w epoce, w której praca, nawet baśnie zamieniają się w rzeczywistość.

(peleng)



JAKI TO SAMOLOT?

Okres przedświąteczny charakteryzuje się wieloma cechami, których z braku miejsca pozwolę sobie wymienić tylko kilka: wzmożonym apetytem (na myśl o gwiazdkowych wspaniałościach kulinarnych), wzmożonym tłokiem w warszawskich tramwajach oraz zwiększonym tempem pracy w naszej redakcji (aby numer gwiazdkowy był „na sto dwa".

Nie darmo wymieniłem tę ostatnią cechę, ponieważ nie dalej jak przedwczoraj wydarzył nam się mały wypadek. Było to tak:

Redaktor (mina wyrażająca najwyższy pośpiech). — Biegiem zdjęcie, które wczoraj wybraliśmy do numeru!! To... no wiecie, które!

My (z szybkością ponaddźwiękową)— szukamy zdjęcia.

Jeden z nas (z triumfującą miną) — Jest!! (doręcza redaktorowi).

Redaktor — Niech to licho (przymierza do makiety) — za duże! Ale to nic nie szkodzi, dopasujemy (szybko dopasowuje, zręcznie operując nożycami). Nie, nic z tego, format nie do użytku!

Ja (wysuwam nagle projekt) — A może przyciąć je z prawej strony? Tematycznie nic na tym nie stracimy...

Wszyscy — Spróbujmy! (tniemy, a potem pasujemy: za wysokie).

Jeden z nas — Nie bawmy się, obciąć je znacznie od góry! Nawet lepiej wyjdzie w proporcji... (tniemy: nic z tego, nie pasuje — za szerokie!!).

Wszyscy — (myślą). W tym jeden z nas: Mam!! Obciąć je ze wszystkich stron równomiernie. Grunt to nie przesadzać, koledzy, będzie małe, ale z kwintesencją tematu! (tniemy, a potem przymierzamy: w ogóle „do bani"! Znikło w powodzi czteroszpaltowego tekstu).

Jeden z nas — Co teraz zrobić? Drugiego takiego zdjęcia niema!

Ja (po namyśle) — Nie ma rady, trzeba wszystkie części zdjęcia skleić, zmienić układ strony, a zdjęcie dać jednak w pierwotnej wielkości. Tylko czy zdążymy?

Redaktor — Mam pomysł! Wezwiemy na pomoc Simkarzy! Ponieważ nie mamy czasu na prawidłowe dopasowywanie do siebie poszczególnych kawałków zdjęcia więc sklejmy całość „tak jak leci", dajmy w numerze, a Simkarze po ukazaniu się numeru wytną wszystkie kawałki, skleją je tak, jak powinno być w rzeczywistości i przyślą do redakcji!

My — Oczywiście, dobry pomysł! Będzie łamigłówka! (rozchodzimy się z ulgą).

* * *

Taki to był wypadek w redakcji. A wszystkiemu winien gwiazdkowy pośpiech!

Simkarze! Wzywamy Was teraz bojowym okrzykiem: Do nożyc! Powycinajcie części zdjęcia, sklejcie je tak, aby stanowiły przyjemną dla oka i logiczną całość, a następnie w terminie do 1 lutego 1950 roku przyślijcie do redakcji. Dużo nam pomożecie swą pracą.

Aby wynagrodzić Was za poniesiony trud, redakcja rozlosuje wśród tych, którzy prawidłowo skleją kawałki zdjęcia, cenne nagrody. Ale to nie wszystko: wraz ze sklejonym zdjęciem należy przysłać do redakcji 2 kupony, które zamieścimy w numerach SiM-u: 1—2 i 3 z 1950 roku. Trzeba również napisać, w którym z poprzednich numerów SiM-u było już zamieszczone podobne zdjęcie.

A więc — życzymy Wam pomyślnej pracy!

Nagrody:

1. silniczek modelarski (nagroda Ligi Lotniczej),
2. przelot samolotem PLL „Lot",
3. komplet materiałów modelarskich (nagroda Ligi Lotniczej),
4. rocznik SiM-u 1949,
5. prenumerata kwartalna SiM-u na rok 1950,
6. dwie prenumeraty miesięczne SiM-u na rok 1950,
7. książka A. Pokryszkina „Myśliwiec",
8. książka Wolkowa „Samoloty w walce".

SOKÓŁ NA PŁYWAKACH

Znany i ceniony dla swych zalet samolot sportowy czechosłowackiej konstrukcji „Sokół M1D" został ostatnio zaopatrzony w pływaki. Próby, przeprowadzone na jeziorze żehuńskim koło Chlumic wykazały, że i to rozwiązanie udało się w zupełności.

„Sokół M1D" to jednosilnikowy trzymiejscowy dolnopłat turystyczno-sportowy o niezwykle ładnej sylwetce i racjonalnie przemyślanej konstrukcji. Przypominamy dane techniczne:

Rozpiętość	10,0 m
Długość	13,5 m
Powierzchnia nośna	13,8 m²
Ciężar własny	475 kg
Ciężar w locie	815 kg
Obciążenie pow. nośnej	59 kg/m²
Prędkość maksymalna	240 km/godz.
Prędkość lądowania	62 km/godz.
Pułap praktyczny	4 800 m
Czas wznoszenia na 1 000 m	5 min 50 sek
Zasięg	1 000 km
Moc silnika	105 KM

Pływaki wykonane są z blachy duralowej o wysokiej wytrzymałości i podzielone na szereg wodoszczelnych komór, zabezpieczających przed zatonięciem całego pływaka na wypadek przebicia jednej komory. Kształt ich jest opracowany w ten sposób, aby start z wody i wodowanie odbywały przy takiej samej mocy, jakiej potrzeba przy starcie z ziemi. Pływaki połączone są z kadłubem przy pomocy kratownicy ze spawanych rur cienkościennych.

Kabina „Sokoła" jest urządzona wygodnie i przestronnie. Fotele pierwszego pasażera i pilota znajdują się obok siebie, fotel drugiego pasażera z tyłu. Na tablicy przyrządów pokładowych umieszczona jest także niewielka aparatura radiowa.

„Sokół M1D" z pływakami stanie się niewątpliwie jeszcze jedną cenną pozycją eksportową Czechosłowacji jako znakomita maszyna turystyczna. Tania — lekka — szybka.

wg. Letectví

SAMOLOTY CHOWAJĄ NOGI

WIESŁAW GÓRNICKI

Musimy sobie powiedzieć od razu na wstępie: chowanie podwozia wcale nie jest wynalazkiem człowieka. Odkrycia tego dokonały na długo przed zbudowaniem pierwszego samolotu—ptaki. Tak, po prostu ptaki, które lecąc, kurczą łapki i chowają je w pióra. Popatrzcie tylko, jak latają gołębie. Schowane łapki (a u samolotu podwozie) powodują zmniejszenie oporu powietrza o około 20%, a przez to zwiększenie prędkości lotu (gdyż opór wzrasta proporcjonalnie do kwadratu prędkości).

Jednakże ludzie nie od razu dostrzegli tę sztuczkę. Zrazu budowano samoloty ze stałym podwoziem, które było zaopatrzone w mnóstwo drutów i cięgien, zwiększających znacznie opór. Zawiła i dość prymitywna konstrukcja była też często przyczyną wielu wypadków ulegając zniszczeniu przy lądowaniu. Niejednokrotnie stosowano po prostu koła ze szprychami, jak u roweru, wsparte na słabych wiązaniach i ogumione kawałkiem twardej taśmy. Ciągłe dążenie do zwiększenia prędkości doprowadziło konstruktorów do wynalazku chowanego podwozia.

Pierwsze rozwiązanie sprowadzało się po prostu do przekładni ślimakowej, którą uruchamiał pilot, pokręcając odpowiednią korbkę, umieszczoną w kabinie. Ten typ miał jednak wiele braków: częste zacinanie się, duży wysiłek potrzebny do kręcenia, wreszcie znaczny ciężar i skomplikowane połączenia, przenoszące ruch. Wprowadzono więc coś nowego: wciągniki hydrauliczne i pneumatyczne. Są to niewielkie cylindry, do których pod wysokim ciśnieniem dostaje się olej lub sprężone powietrze, oczywiście wtedy, kiedy pilot przestawi odpowiednią dźwignię, tzw. selektor. Olej lub powietrze, cisnąc na tłok, powoduje jego ruch, przenoszący się z kolei przy pomocy systemu dźwigni i przekładni na całe podwozie. Tak więc mały tłoczek (o średnicy 80 — 120 mm) potrafi schować bardzo wysokie niekiedy podwozie (nawet do 210 cm wysokości). Trzeba tu jeszcze dodać, że przy ciężkich bombowcach lub wielomiejscowych samolotach komunikacyjnych ciężar pojedynczego podwozia wraz z aparaturą wciągającą dochodzi do 850 a nawet 900 kg. W tych wypadkach średnica wciągnika nie ulega specjalnym zmianom, zwiększa się natomiast znacznie ciśnienie oleju lub powietrza. Dla uzyskania żądanego ciśnienia (od 2,5 do 7 atmosfer) używa się pompek zębatkowych lub sprężarek promieniowych (w wypadku powietrza), przy czym napęd jednych i drugich odbywa się przy pomocy przekładni z silnika. Pochłaniają one około 10% mocy rozporządzalnej, co jednak opłaca się w zupełności.

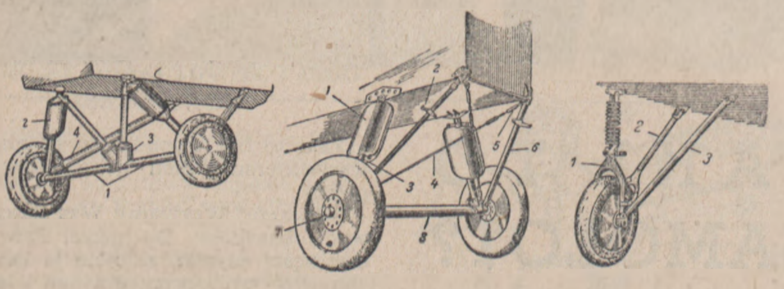
Do podwozi średniej wielkości stosuje się czasem niewielkie silniczki elektryczne, umieszczone w przegubie amortyzatora. Prąd, włączony do takiego silniczka, powoduje zmianę położenia nie tylko podwozia, ale i samego silniczka, co dla postronnego obserwatora wygląda zgoła dziwnie. Tego typu napęd używany jest przeważnie do skręcania płaszczyzny podwozia z położenia równoległego do płaszczyzny kadłuba w położenie prostopadłe do tej płaszczyzny.

Częstokroć stosuje się pomimo niedogodności nawet w nowoczesnych samolotach (np. amerykańska „Aircobra") napęd ręczny lub ręczno-mechaniczny podwozia. Ma to na celu jak najprostszą konstrukcję, no i oczywiście — obniżenie kosztów produkcji. Zmęczenie pilota nie jest tu wcale brane pod uwagę.

Napisaliśmy, że podwozie trzeba schować. Dobrze, ale gdzie schować? Pocieszcie się, nie tylko Was trapi to pytanie. Niejedną bezsenną noc spędzili nad jego rozwiązaniem konstruktorzy. Z małym podwoziem jest jeszcze pół biedy, można je ukryć gdziekolwiek, ale co zrobić np. z kołem, które jest wyższe niż najwyższy z Was? Najczęściej spotyka się wciąganie do gondoli silnikowej lub do kadłuba, gdyż jest tam pod dostatkiem miejsca.

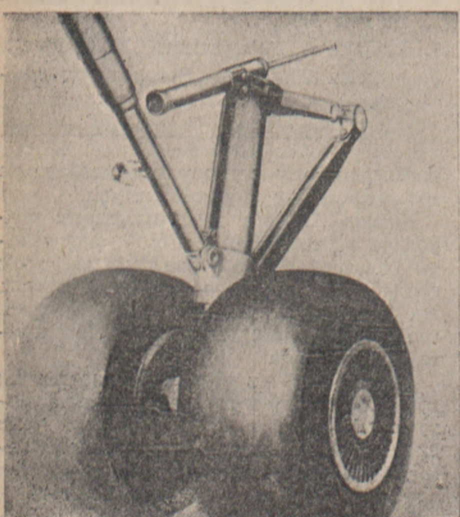
W samolotach o napędzie odrzutowym z podwoziem kłopot jest jeszcze znacznie większy. Skrzydło jest przecież bardzo cienkie (szybkościowe), a w gondoli nie ma miejsca, gdyż całą przestrzeń rozporządzalną zajmuje silnik.

Warto nadmienić, że ostatnio konstruktorzy przyszli do przekonania, że

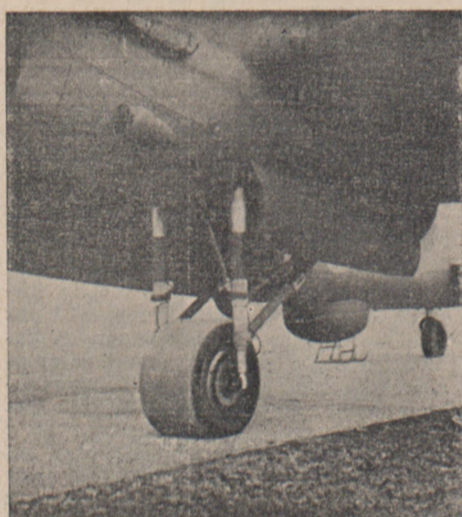


I. **Podwozie samolotu R-5:** 1 — półoski, 2 — amortyzatory główne, 3 — amortyzatory półosiek, 4 — cięgna sprężyste. II. **Podwozie samolotu PO-2:** 1 — amortyzator, 2 — nakrętka, 3 — goleń amortyzatora, 4 — cięgno poprzeczne, 6 — drążek wzmacniający, 8 — oś. III. **Podwozie samolotu UT-2:** 1 — widelec amortyzatora, 2 — cięgno tylne, 3 — cięgno boczne.

Przy bardzo dużych i ciężkich bombowcach stosuje się po dwa koła na jednej osi. Porównajcie rozmiary kół i rozmiary cylindra wciągającego



Ten samolot posiada podwozie chowane przy pomocy sprężonego powietrza. Zwróćcie uwagę na szerokie koła i ramię wciągające

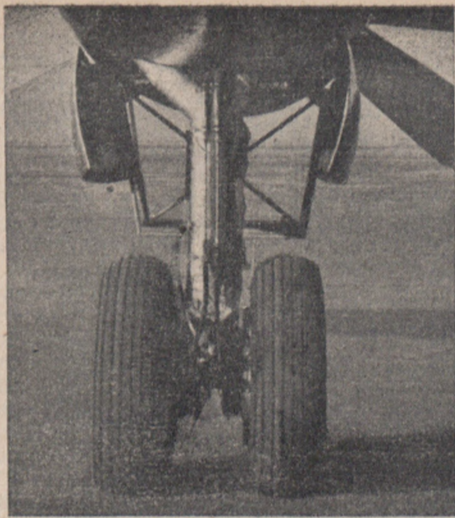


Tajemnicza plątanina dźwigni i drutów podwozia nowoczesnego samolotu szturmowego

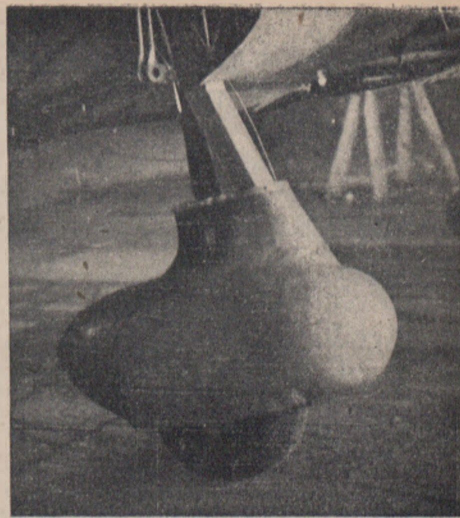




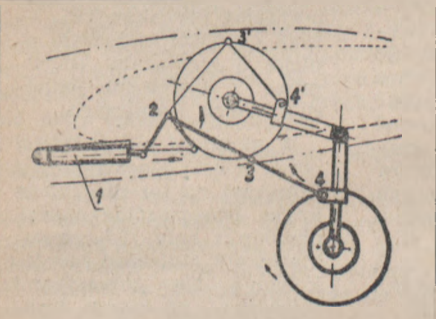
Koło aż się ugina pod ciężarem naładowanego samolotu. Nie szkodzi. Po starcie zaraz je schowamy.



W gondoli silnikowej kryją się nieraz bardzo dziwne rzeczy.



Owiewka o kształcie opływowym skutecznie zmniejsza opór powietrza w samolotach ze stałym podwoziem.

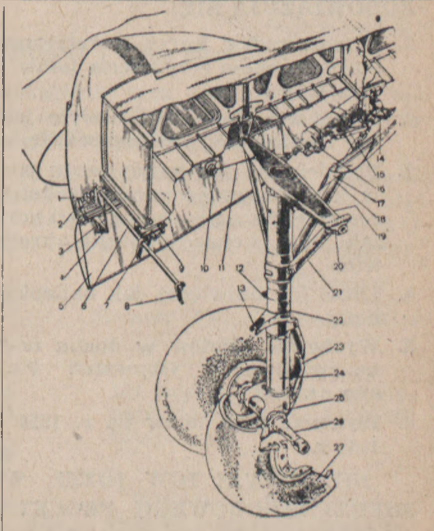


Podwozie małego samolotu sportowego: 1 — cylinder wciągający, 2 — stały punkt obrotu, 3—4 przegub.

opłaca się zrezygnować z pewnego procentu oszczędności na oporze dla zwiększenia bezpieczeństwa lotu. Wszystkie bowiem chowane podwozia mają jedną zasadniczą wadę: możliwość zacięcia się mechanizmu. Właśnie dla zapobieżenia niezbyt przyjemnemu lądowaniu „na brzuchu" stosuje się takie umiejscowienie aparatury wciągającej, że połowa koła wystaje na zewnątrz gondoli lub kadłuba. W najgorszym więc wypadku lądujemy na tych wysuniętych kołach. Równie ciekawy jest tzw. mechanizm blokujący, uniemożliwiający ruch podwozia w krańcowych położeniach. Składa on się albo z zapadki (koła zębatego o specjalnie ściętych zębach i zatrzymywacza), albo też bardzo silnego elektromagnesu, którego cewka jest nawinięta na ramkę, zamontowaną do podwozia. Jeżeli chodzi o zapadkę, to istnieją duże trudności z doborem odpowiedniej stali, gdyż najlepsza stal produkowana w chwili obecnej posiada wytrzymałość na rozerwanie nie przekraczającą 28 000 kg/cm², a w tych właśnie granicach obracają się naprężenia, powstające w zapadkach. Konstruktorzy radzą sobie na razie w ten sposób, że stosują trzy lub cztery zapadki. Co do elektromagnesów, to również są trudności, polegające na zapobieganiu wyładowaniom elektrycznym przy transformowaniu prądu (napięcie rzędu kilkudziesięciu tysięcy volt!). Tu stosuje się po prostu otwór w osłonie silnika, przez który wpada z dużą szybkością powietrze, lecz jest to również środek połowiczny.

W starszych typach samolotów stosowano często akustyczną lub optyczną kontrolę podwozia. Polegała ona na tym, że w krańcowym położeniu podwozie automatycznie włączało obwód elektryczny, w który podłączona była syrena lub czerwona lampka, umieszczona w kabinie pilota i dająca mu znać, co w danej chwili dzieje się z podwoziem. Obecnie system ten, jako zbyt niszczący nerwy pilota zarzucono, wprowadzając na jego miejsce tzw. kontroler podwozia, umieszczony na tablicy przyrządów pokładowych. Jest to po prostu fosforyzowana wskazówka, poruszająca się po czarnej tarczy i wskazująca położenie podwozia w czasie chowania lub wysuwania.

Może się oczywiście nasunąć pytanie, dlaczego nie wszystkie samoloty posiadają chowane podwozie. Dzieje się tak dlatego, że mechanizacja podwozia jest kosztowna, wymaga troskliwej konserwacji i fachowej obsługi, co przy samolotach sportowych, szkolnych i turystycznych zupełnie się nie opłaca. Wystarcza wtedy ładnie oprofilowane podwozie. Doskonały przykład przemyślanej konstrukcji mamy w samolotach radzieckich: myśliwiec Jak—9 rozwijający dużą szybkość ma podwozie chowane i starannie ukryte: samolot treningowy UT—2 posiada podwozie stałe, którego opór w tym zakresie prędkości nie odgrywa poważnej roli.



Podwozie samolotu Ił-12: 1—mechanizm blokujący, 2 — łożysko wałka blokującego, 3 — cięgno do zamykania klap, 4 — łożysko cięgna klap, 5 — klapa gondoli silnikowej, 6 — wałek, 7 — łożysko wałka, 8 — uchwyt wałka, 9 — zamek, 10 — kontakt kontrolera podwozia, 11 — ramię kontaktu, 12 — zastawka, 13 — ramię do kierowania kołami, 14 — mechanizm blokujący, 15—zamocowanie cylindra wciągającego, 16—cylinder wciągający, 17—klapa gondoli silnikowej, 18—cięgno tylne, 19—ramię podwozia, 20 — zamocowanie ramienia, 21 — cięgno boczne, 22 — amortyzator, 23 — złącze tłoka z tuleją, 24 — tłok amortyzatora, 25 — głowica osi, 26 — oś koła, 27 — koło.

AEROKLUBY

INSTRUKTORZY AEROKLUBÓW KU CZCI JÓZEFA STALINA

DLA UCZCZENIA 70-TEJ ROCZNICY URODZIN WIELKIEGO WODZA MIĘDZYNARODOWEGO PROLETARIATU TOWARZYSZA STALINA, INSTRUKTORZY PILOCI SZYBOWCOWI I MOTOROWI AEROKLUBÓW REGIONALNYCH ZEBRANI NA KURSIE KONDYCYJNYM W SZKLARSKIEJ PORĘBIE PRZESYŁAJĄ TOW. STALINOWI PEŁNE CZCI I HOŁDU ŻYCZENIA URODZINOWE ORAZ ZOBOWIĄZUJĄ SIĘ:

1. **Przeprowadzić kursy teoretyczne dla pilotów klubowych, celem rozpoczęcia lotów już w miesiącu lutym 1950 r.**
2. **Umożliwić pilotom klubowym jak najintensywniejszy trening przez pełną poświęcenia pracę.**
3. **Podnieść do jak najwyższego poziomu wyszkolenie w klubach przez współzawodnictwo oraz zorganizowanie jak największej ilości kursów doskonalących jak: holu, ślepego pilotażu, akrobacji, lotów w szykach.**
4. **Latać jak najwięcej, jak najlepiej i jak najoszczędniej.**
5. **Wychować pilotów w duchu nowej rzeczywistości, na świadomych Obywateli Polski Socjalistycznej.**
6. **Wykonać plan lotów na r. 1950 do 1 października 1950 r.**

NIECH ŻYJE TOW. JÓZEF STALIN, WÓDZ MIĘDZYNARODOWEGO PROLETARIATU, WIELKI PRZYJACIEL NARODU POLSKIEGO!

SZKLARSKA PORĘBA — 18. 12. 1949 r.

Wprowadzając do SiM-u stały dział pod powyższym tytułem, postawiliśmy sobie za zadanie informować Czytelników o pracy i życiu naszych aeroklubów. Ostatnie jedenaście numerów SiM-u przynosiły co tydzień meldunki z frontu wielkiego wyścigu. Każdy numer przynosił coraz to nowe niespodzianki. Zwłaszcza w II okresie współzawodnictwa walka o zwycięstwo stawała się z każdym dniem bardziej zacięta. W tym roku „lotnicze lato" trwało znacznie dłużej niż zwykle.

Z dumą oglądamy się poza siebie. Aerokluby wykonały poważną robotę, zrobiły wielki krok naprzód. 72% aeroklubów wzięło udział we współzawodnictwie międzyklubowym, znaczna część pilotów stanęła do współzawodnictwa indywidualnego. Podwyższył się poziom pracy polityczno-społecznej w klubach. Bardziej zwarte i zdyscyplinowane stały się szeregi lotników sportowych. Nie posiadamy jeszcze w tej chwili dokładnych cyfrowych danych odnośnie pracy wykonanej w 1949 roku. Podamy je nieco później, ale już dziś możemy stwierdzić, że tegoroczne wyniki znacznie przekraczają osiągnięcia z ubiegłego roku. Piloci szybowcowi wylatali trzy razy więcej godzin niż w roku ubiegłym. Na jednego pilota silnikowego przypadło przeciętnie w tym roku dwa i pół razy więcej godzin niż w roku ubiegłym. Bez wątpienia, że sukcesy te nie mogą w żadnym wypadku zaciemnić błędów i braków, jakie kluby miały w dotychczasowej swej robocie. Błędy te, na pozór nieraz drobne, jakże były charakterystyczne dla wielu klubów.

Otrzymaliśmy niedawno list od pilota z Sekcji Silnikowej jednego z aeroklubów, w którym donosi, że wszyscy piloci Sekcji Silnikowej tego klubu czują się dotknięci, iż w tabeli wykonania planu lotów za październik, w pozycji lotów silnikowych brak wyników Sekcji Silnikowej ich klubu, jak gdyby nie latali w ogóle w tym miesiącu! A przecież latali całą parą, wykonując i przekraczając miesięczny plan lotów.

Pomyłka — ARP, czy Redakcji? — trzeba dać koniecznie sprostowanie — pisze.

Przepraszamy kolegów — czy sprawozdanie nadeszło w terminie do 10 listopada, jak wymaga tego ARP? Sprawdzaliśmy — nie nadeszło. Aeroklub Rzeczypospolitej otrzymał je dopiero 14 listopada. Jakże więc można podać wyniki?

Dziś nie można podać także podsumowania rocznego, gdyż szereg klubów nie nadesłało jeszcze swych sprawozdań za III kwartał (do dziś, to jest do dnia 16 XII 49); są wśród nich takie kluby jak: Bydgoski, Olsztyński, Szczeciński i Wrocławski.

Jednym z podstawowych braków dotychczasowej pracy klubów jest sprawozdawczość. Mimo licznych upomnień ze strony ARP sprawa ta ciągle kuleje.

Nie jest dla nikogo tajemnicą, że takie kluby jak Ostrowski i Białostocki, które posiadały duże osiągnięcia, zostały w II okresie współzawodnictwa wyeliminowane tylko ze względu na nienadesłanie w terminie sprawozdań.

Praca w klubie, to nie tylko samo latanie, to znacznie więcej. Jeszcze mało uwagi przywiązuje się u nas do samej pracy organizacyjnej. Właśnie na progu nowego roku trzeba sobie jasno i wyraźnie określić dotychczasowe błędy i braki. Nie przyciemniając bynajmniej sukcesów, trzeba zanalizować je i wyciągnąć właściwe z tego wnioski, gdyż pracy jest jeszcze dużo.

Wkraczamy w Wielki Plan Sześcioletni. Zadania nasze w przyszłym roku będą znacznie większe. Opierając się na doświadczeniach radzieckich pilotów sportowych musimy wykonać postawione nam przez państwo ludowe zadania także na odcinku lotnictwa.

J. Konieczny.

AKCJA NOWOROCZNA LIGI LOTNICZEJ

Wspaniale rozwija się życie w naszym kraju, wyzwolonym spod jarzma niewoli i ucisku. Na straży zdobyczy ludu pracującego — wielkich przemian społecznych i całości naszych granic stoi Odrodzone Wojsko Polskie.

Z dumą spogląda kraj na swych żołnierzy, opiekuje się nimi, wyrażając im w ten sposób swą wdzięczność i przywiązanie. Wzorem Towarzystwa Przyjaciół Żołnierza, które zainicjowało wśród społeczeństwa Akcję Noworoczną opieki nad jednostkami wojskowymi — Liga Lotnicza roztoczyła opiekę i nawiązała współpracę z szeregiem jednostek Wojsk Lotniczych.

W akcji tej bierze udział coraz więcej placówek Ligi Lotniczej na terenie całego kraju. Poszczególne okręgi, obwody i koła LL zadeklarowały gotowość zaopiekowania się jednostkami lotniczymi na swym terenie i współpracy z nimi w jak największym zakresie.

Za przykład służyć tu może działalność Okręgu Wojewódzkiego Ligi Lotniczej w Olsztynie. Okręg ten, roztaczając opiekę nad jedną z jednostek Wojsk Lotniczych, zakupił dla niej komplet instrumentów muzycznych. Zakupione instrumenty wręczone zostały jednostce 21 grudnia br., tj. w 70-tą rocznicę urodzin Generalissimusa Stalina.

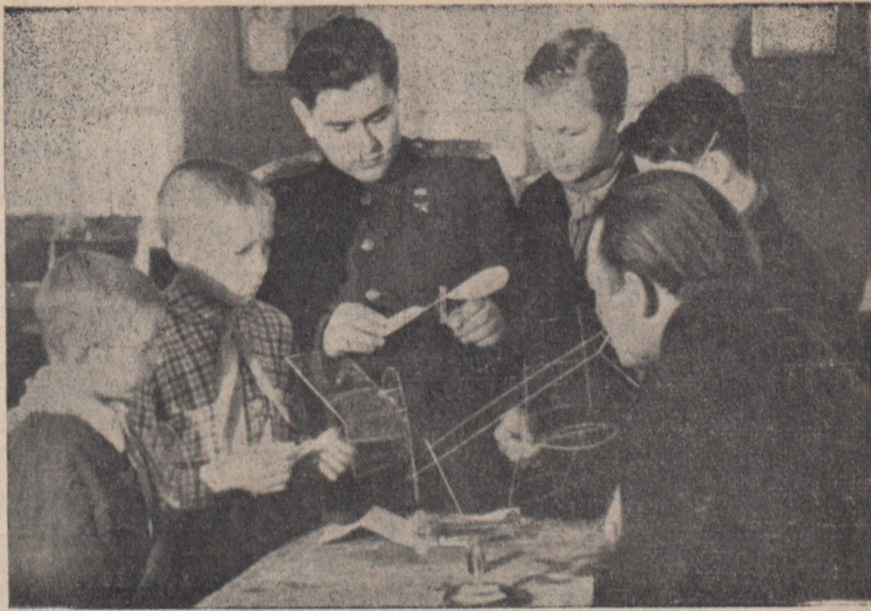
W ramach wzajemnej współpracy Okręg LL w Olsztynie i wspomniana już wyżej jednostka Wojsk Lotniczych zobowiązały się pomagać sobie wzajemnie w organizacji uroczystości, świąt i obchodów. Ponadto — lotnicy wojskowi pomagać będą Lidze przy lotniczym szkoleniu jej członków — zarówno teoretycznym, jak i praktycznym.

Okręg Warszawski LL, włączając się do akcji, również zakupił instrumenty muzyczne dla dwóch jednostek Wojsk Lotniczych.

Okręg Ligi Lotniczej w Gdańsku postanowił zakupić komplet krzeseł dla świetlicy żołnierskiej pewnej jednostki lotniczej.

ZAR

JAK ZOSTAĆ BOHATEREM?



Zdjęcie radzieckie

Aleksy Maresjew wśród modelarzy z kółka pionierów

Bohater Związku Radzieckiego, Aleksy Maresjew, którego pisarz Borys Polewoj uwiecznił w książce „Opowieść o prawdziwym człowieku" odpowiedział listownie pionierom Ukraińskiej radzieckiej na pytania„ jak zostać bohaterem?

Drogie Dzieci!

Rad jestem, że mogę Wam przysłać pozdrowienia.

W dzieciństwie byłem pionierem i marzyłem o zawodzie lotniczym. Od młodości hartowałem się i ćwiczyłem swoją wolę, żeby później oprzeć się wszelkim trudnościom i nie ulęknąć się ich.

To co zrobiłem, zrobiłby każdy radziecki patriota wychowany przez naszą Bolszewicką Partię i towarzysza Stalina.

Obecnie otrzymuję tysiące listów. Piszą do mnie młodzi robotnicy i kołchoźnicy, oficerowie Armii Radzieckiej. Wiele listów otrzymuję od pionierów. Niektóre z nich pytają: „Co trzeba zrobić, żeby zostać bohaterem?"

Odpowiadam więc swym młodym korespondentom:

W naszym kraju radzieckim bohaterem może zostać każdy, kto szczerze miłuje swoją ojczyznę, bez względu na to gdzie pracuje — w fabryce, kołchozie czy kopalni, w laboratorium czy na samolocie z czerwoną gwiazdą.

Ale żeby zostać bohaterem, człowiekiem, którego szanuje cały kraj, trzeba dużo i dobrze pracować.

A Wy, — chłopcze i dziewczynko z czerwonymi krawatami, musicie przede wszystkim dobrze się uczyć.

Tylko ludzie wykształceni mogą przynieść korzyść swojej umiłowanej ojczyźnie.

Już za młodu trzeba uprawiać sport i hartować się fizycznie. Dotyczy to szczególnie tych chłopców, którzy marzą o lotnictwie i chcą zostać odważnymi Stalinowskimi Sokołami.

Życzę Wam, drogie dzieci, postępów! Życzę byście zasługiwały na same piątki. Rośnijcie na mężnych i dzielnych synów i córki naszej wielkiej Ojczyzny!

A. Maresjew

Bohater Związku Radzieckiego

WIADOMOŚCI Z ZSRR

Niedawno w N. oddziale lotniczym otwarto wystawę poglądową prac racjonalizatorskich wykonanych przez żołnierzy. Eksponaty w liczbie 70 obejmują różne dziedziny techniki lotniczej i wyposażenia.

★

Mistrzostwo Armii Radzieckiej w czasie tegorocznych rozgrywek tenisowych zdobył lotnik lejtnant Nowikow, który w finale pokonał zeszłorocznego mistrza, kpt. Czistowa, w stosunku 6:3, 6:0, 6:4.

★

Samoloty komunikacyjne Aerofłotu przelatują tygodniowo 2 273 517 km, z czego 130 329 km w ramach transportu pocztowego. Plan przewiduje w r. 1950 podwyższenie liczby przelecianych kilometrów do 2 500 000 tygodniowo, a liczbę przewiezionych pasażerów do 5 000 000 rocznie.

★

Nowa powieść lotnicza, obrazująca bohaterstwo kobiety radzieckiej w czasie minionej wojny, nosi tytuł „Nawigator Katia Rumiancewa" i została napisana przez K. Larionową.

★

W Moskwie, Leningradzie, Tyflisie, Baku, Swierdłowsku, Kujbyszewie i Gorkich rozpoczęto przygotowywanie do zimowych zawodów modeli pokojowych.

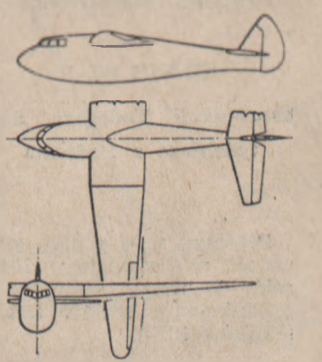
★

Radzieccy lotnicy balonowi posiadają za sobą piękną tradycję lotów stratosferycznych i szereg światowych rekordów wysokości. Wystarczy przypomnieć słynną wyprawę A. Fomina i M. Wołkowa w r. 1939. Wspaniałym wyczynem jest lot w otwartej gondoli do wysokości 12 000 m, dokonany na stratostacie „SSSR WR-79" przez Połosuchina i Krikuna w kwietniu br.

★

W ciągu szesnastu godzin przelatuje się odległość między Moskwą a Krasnojarskiem leżącym w sercu Syberii. Na przebycie tej drogi pociągiem potrzeba co najmniej sześć dni. Po wprowadzeniu samolotów odrzutowych czas lotu zmniejszy się do dziesięciu i pół godziny.

Ważną pozycję w radzieckim transporcie handlowym stanowi lotnictwo. Codziennie samoloty Aerofłotu przewożą 120 000 ton towarów, tj. o 5 000 ton więcej niż w Stanach Zjednoczonych. Wiadomość tę podajemy za szwajcarskim pismem „Schweizer Aero-Revue".



★

W roku 1950, tj. w końcu pierwszej powojennej pięciolatki sieć komunikacyjna ZSRR, obsługiwana przez lotnictwo, obejmie 103 miasta i będzie posiadała łączną długość 222 400 kilometrów.

★

Większość lotników radzieckich spędziła tegoroczne wczasy w miejscowościach wypoczynkowych. Szczególnym powodzeniem cieszyły się sanatoria i domy wypoczynkowe Kaukazu i Krymu.

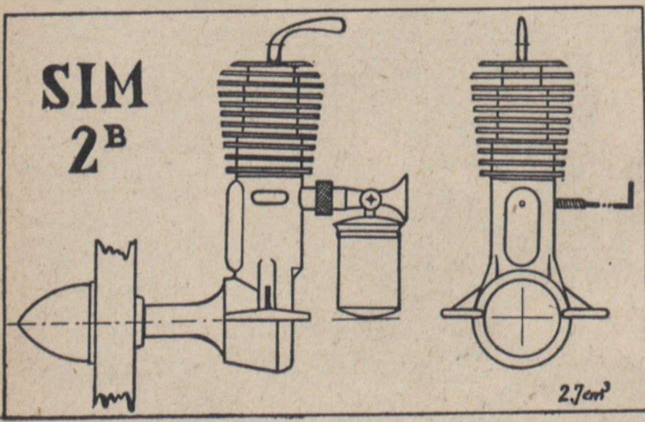
★

Poeta Azerbejdżanu Mamed Rachim napisał poemat pt. „Nad Leningradem" poświęcony przyjaźni dwóch lotników radzieckich: Rosjaninowi Aleksemu i rodakowi poety Chasanowi. Autor, za poemat ten otrzymał Nagrodę Stalinowską, drugiego stopnia.

★

Szybowiec transportowy A-7 (na rysunku z lewej). Jest to górnopłat całkowicie drewniany o bardzo starannie opracowanych liniach aerodynamicznych. Do startu zaopatrzony był w dwukołowe podwozie, które odrzucał i lądował następnie na podwójnej płozie. Ciężar użyteczny 1 000 kg. Załoga składa się z dwóch ludzi. Rozpiętość 18,6 m, długość 11,3 m.

MOTORYZUJEMY MAŁE LOTNICTWO



SILNIK SIM-2B

konstrukcji Michała Ołdachowskiego

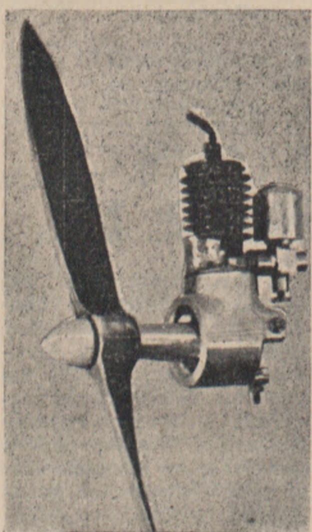
Silniczek samozapłonowy konstr. Michała Ołdachowskiego z Warszawy. Jest to ulepszona wersja popularnego SIM-2 Najnowszy silnik różni się od poprzedniego kształtem i wymiarami głowicy cylindra, szeregiem drobnych ulepszeń, a przede wszystkim przebudowanym karburatorem posiadającym igłę regulacyjną umieszczoną na giętkim wale.

Dane silnika: Pojemność 2,7 cm³, średnica cylindra 14 mm, skok tłoka 18 mm, wysokość silnika 80 mm (bez śruby regulacji) kompresji, szerokość silnika 45 mm, rozstęp otworów mocujących 39 mm. Materiał—dural, stal chromoniklowa, brąz.

SILNIK OM-1-T

konstrukcji Mieczysława Opalińskiego z Lublina

Dane techniczne. średnica tłoka — 13 mm; skok — 16 mm; pojemność — 2 cm³; całkowita długość—105 cm; wysokość—85 mm. Prototyp tego silnika wykonano w modelarni okręgowej w Lublinie przy użyciu własnych narzędzi. W chwili obecnej dwa silniki buduje modelarnia w Lublinie i Chełmie. Jak zapewnia konstruktor, M. Opaliński, na XV Ogólnopolskich Lublin będzie startował na własnych silniczkach.



SILNIK RT-1

konstrukcji Tadeusza Ratyńskiego z Radomia

Prototyp tego silnika powstał w listopadzie 1948 roku. W maju 1949 r. wyprodukowano serię 9 sztuk silników RT-1.

Dane techniczne: pojemność — 5 cm³, średnica cylindra — 17,5 mm, skok — 20 mm, ciężar (bez śmigła) — 220 g.

Paliwo: 33,3% eteru, 33,3% ropy naftowej, 33,3% oleju samochodowego.

Z OSTATNIEJ CHWILI

Na II zimowe zawody ZMP zgłoszono do chwili obecnej 68 modeli kat. A, 161 kat. B i 21 kat. C.

Zawodników zgłosiło się 210, w tym 18 dziewcząt.

MIĘDZYNARODOWE REKORDY MODELARSKIE

wg FAI (czerwiec 1949 rok)

— Małe lotnictwo Związku Radzieckiego przoduje na całym świecie. — Zdanie to nie będzie gołosłowne, gdy przyjrzymy się oficjalnej tabeli rekordów zatwierdzonych przez FAI w roku bieżącym. Wszystkie rekordy światowe (absolutne) należą do ZSRR. Większość rekordów międzynarodowych również zdobyli modelarze radzieccy, po których na drugim miejscu znajdują się ładne pozycje modelarzy Ludowej Republiki Węgierskiej.

Na tej oficjalnej tabeli wydanej w czerwcu 1949 roku nie uwzględniono jeszcze ostatnich rekordów ZSRR, do których należą wyniki uzyskane w Silikatnaja, wyniki Lubuszkina w kategorii modeli wodnopłatów z napędem silnikowym oraz wyniki uzyskane w kategorii modeli na uwięzi. Na przykład w dniu 28 listopada na lotnisku w Tuszyno pod Moskwą modelarz Jerzy Chuchra uzyskał swoim modelem bezogonowca na uwięzi szybkość 87 203 km/godz. co jest nowym rekordem międzynarodowym w tej kategorii.

Modele z napędem gumowym

Czas lotu	Meszetler	(Węgry 31 8 48.)	1 g. 1 m. 22 s.
Odległość	Benedek	(Węgry 20.8.47)	50,26 km
Wysokość	Polch	(Węgry 31.8.48)	1 442 m
Szybkość	Dawidow	(ZSRR 11.7.40)	107,08 km/godz

Modele szybowców

Czas lotu	Haslach	(Szwajcaria 4 6.44.)	2 g. 21 m. 6 s.
Odległość	Varache	(Francja 27.7.46)	98,72 km
Wysokość	Benedek	(Węgry 23.5.48)	2 364 m

Modele z napędem silnikowym

Czas lotu	Lubuszkin	(ZSRR 12 7 47)	3 g. 48 m. 45 s
Odległość	Malik	(ZSRR 19.9 47)	210,62 km
Wysokość	Lubuszkin	(ZSRR 13.8.47)	4 152 m
Szybkość (w locie prostym)	Martynow	(ZSRR 16.8.48)	66,87 km/godz

Wodnopłaty z napędem gumowym

Czas lotu	Wasiljew	(ZSRR 19.8.48)	41 min.
Odległość	Benedek	(Węgry 6 5.48)	10,45 km
Wysokość	Winkler	(Węgry 17.8.48)	136 m
Szybkość (w locie prostym)	Abramow	(ZSRR 6.8.48)	76,896 km godz

Wodnopłaty z napędem silnikowym

Czas lotu	Czelnincew	(ZSRR 16.9.47)	1 g. 4 m. 42 s
Odległość	Wasilczenko	(ZSRR 3.8.48)	58,843 km
Wysokość	Kawsadze	(ZSRR 8.8.40)	4 100 m
Szybkość (w locie prostym)	Chabarow	(ZSRR 18.8.48)	50,05 km/godz

Modele bezogonowe z napędem gumowym

Czas lotu	Gall	(Węgry 24.4.49)	1 min. 59,2 sek
Odległość	Gall	(Węgry 17.4.49)	0,72 km

Modele bezogonowe z napędem silnikowym

Czas lotu	Marshall	(W. Brytania 13.2.49)	1 min. 50 sek.

Modele specjalne

Śmigłowce z napędem gumowym

Czas lotu	Musgrove	(W. Brytania 28.11.48)	1 min. 6,8 sek

Rekordy światowe (absolutne)

Czas lotu	**Lubuszkin**	**(ZSRR)**	**3 g. 48 m. 45 s.**
Odległość	**Malik**	**(ZSRR)**	**210 62 km**
Wysokość	**Lubuszkin**	**(ZSRR)**	**4 152 m**
Szybkość	**Dawidow**	**(ZSRR)**	**107,08 km/godz.**

TYGODNIOWA KRONIKA MAŁEGO LOTNICTWA

Na pytanie: Co było najlepszą pozycją SiM-u z modelarstwa w r. 1949, otrzymałem prawie jednobrzmiące odpowiedzi — wszystko! Pytanie to zadałem kilku zainteresowanym młodym modelarzom. Odpowiedzi były tak urzekające, że w pierwszej chwili pomyślałem. że istotnie wszystko było bardzo dobre...

Po głębszym zastanowieniu stwierdziłem jednak, że SiM nie wykonał w całej pełni zamierzonego planu a mianowicie: zbyt mało było rysunków wykonawczych modeli latających i redukcyjnych, bo dział „Co budują modelarze" nie zaliczam do tego typu planów. Również sprawozdawczość techniczna z zawodów trochę zawiodła — ale widzimy nasze błędy i za wszelką cenę będziemy ich unikali.

Wracając do planów. Wiem, że Liga Lotnicza zamówiła kilka planów modeli latających u czołowych modelarzy, celem opracowania standartowych modeli szkoleniowych. Plany były potrzebne „na wczoraj" i szkoda, że tak późno, bo przy końcu roku, pomyślano o ich wykonaniu...

Liga zamówiła plany u instruktorów wierząc w ich zapał i dobre chęci współpracy. Tymczasem sprawa przybrała zgoła nieoczekiwany obrót. Tylko trzech instruktorów przysłało plany, na sześć zamówień!!!...

Obawiam się, że takim postępowaniem dani instruktorzy dostatecznie jasno precyzują swój stosunek do naszego małego lotnictwa. Uważają widocznie, że ono dla nich nie istnieje; łatwo może się zdarzyć, że nasze „małe lotnictwo" wyda taki sam wyrok na nich...

O ile pisałem powyżej, że widzimy własne błędy, o tyle niektórzy z kierowników małego lotnictwa własnych błędów nie chcą widzieć i na prośby nasze, aby podali uwagi na temat pracy na swoim odcinku— tłumaczą się brakiem czasu. (!?)

Wydaje mi się, że dużo wolnego czasu mają tylko nieroby. Więc jakże można się w ten sposób usprawiedliwiać?

Dosyć jednak słów cierpkich w Starym Roku. Popatrzmy naprzód z lotu ptaka. Ostatnio opracowano kalendarzyk imprez małego lotnictwa, uwzględniający wszystkie imprezy w ciągu 1950 roku. Opracowano plan pracy na rok 1950-ty, przygotowano regulamin, program XV Zawodów Ogólnopolskich, trochę pokonferowano o Centralnym Laboratorium Modelarskim i starano się naprawadzić małe lotnictwo na jeszcze lepszą drogę rozwojową stosując bardzo śmiałe posunięcia.

Przypomina mi się w tym miejscu dyskusja, czy instruktor ma szkolić, czy brać udział w zawodach. Ustalono, że będzie tylko szkolił! Jestem przekonany, że wszyscy instruktorzy małego lotnictwa, którzy potrafią spojrzeć nieco dalej aniżeli na koniec własnego nosa, przyznają, że jest to rozwiązanie słuszne.

Natomiast przewidziano specjalne konkurencje w ramach zawodów — właśnie dla instruktorów.

Miniony rok 1949 był o wiele bardziej pracowity w małym lotnictwie niż poprzedni (mimo że Wydział Mod. LL nie umiał mi podać ile wykonano modeli w tym roku!...). W roku tym nauczyliśmy się bardzo dużo korzystając z bezpośredniego spotkania i zawiązania serdecznej przyjaźni z modelarzami ZSRR i państw demokracji ludowej. Dwukrotne spotkanie z modelarzami ZSRR, to wielki zaszczyt dla nas, to wielki krok naprzód do jeszcze większego zacieśnienia więzów przyjaźni.

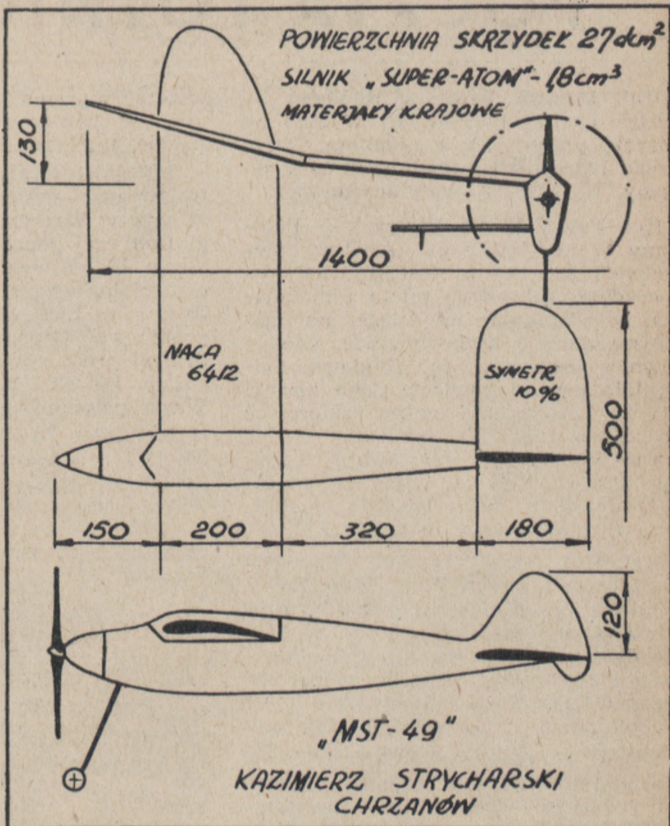
Akcja modelarzy, którzy samorzutnie ofiarowali liczne podarunki i zobowiązania ku czci Generalissimusa Stalina w dniu Jego urodzin, zapoczątkowała, jeszcze może nie sprecyzowany, ale już widoczny ruch współzawodnictwa w małym lotnictwie. Nie można było chyba lepiej uczcić dnia urodzin Wielkiego Wodza Światowego Proletariatu, jak tylko wytężoną pracą na swoim odcinku, nad rozwojem lotnictwa.

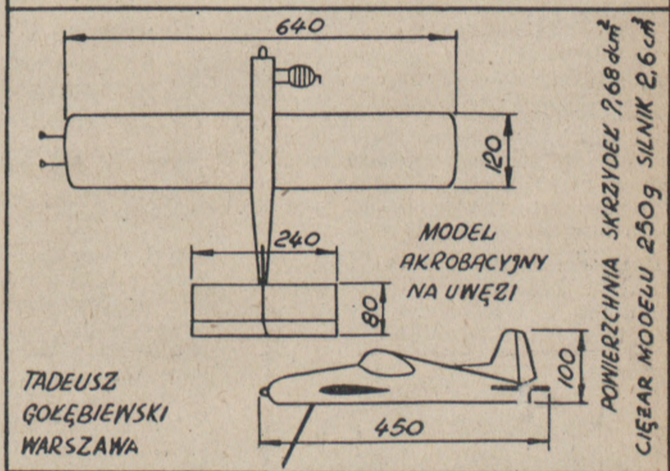
Za kilka godzin (liczę już na godziny) rozpoczniemy nowy rok 1950, rok wielkiego planu sześcioletniego, w którym również ma swoje miejsce małe lotnictwo. Czy zaplanowałeś już swoją pracę na pierwszy rok planu sześcioletniego?

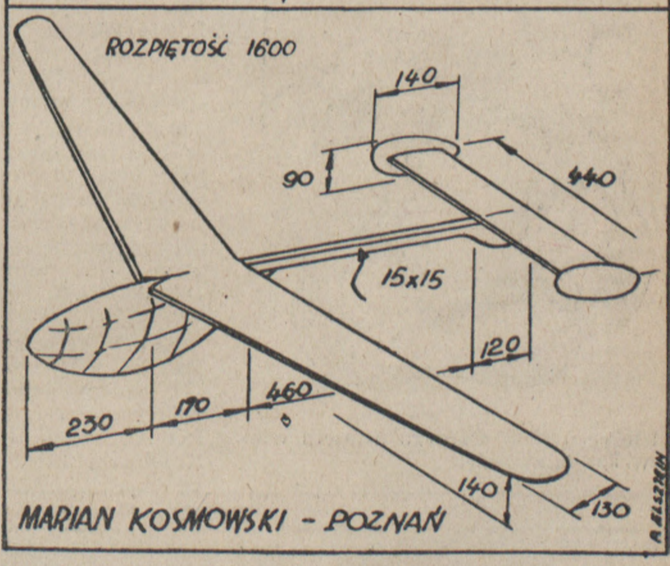
Życzymy więc sobie z Nowym Rokiem: Pomyślnych wiatrów i jak najmniej przeciwnych. Z tymi ostatnimi będziemy walczyć aż do skutku.

Obserwator.

CO BUDUJĄ MODELARZE?







POCZTA LOTNICZA

Kol. Henryk Brożyna, Racibórz — Bardzo chętnie przyjmiemy Waszą propozycję współpracy z redakcją. Przyślijcie nam kilka swoich rysunków do oceny. Najbardziej pożądany humor!

Kol. Paweł Wajer, Wyrzysk — Polecamy Wam książkę pt. „ABC szybownictwa". Książka ta jest prawdziwym abecadłem przyszłego pilota i modelarza. Udostępniając młodzieży najważniejsze dane o szybownictwie, udziela również wskazówek, jak zbudować mały, latający „szybowiec". Cena książki 135 zł. Zamówienie można skierować do Księgarni Wydawnictwa MON „Prasa Wojskowa", Warszawa, Krakowskie Przedmieście 11, wpłacając należność na konto PKO I-8008 z dokładnym zaznaczeniem celu wpłaty.

Kol. Kol. Jerzy Jurecki, Dąbrowa Tarnowska i Stefan Pluta, Koszalin — Niestety, nie posiadamy planów szybowców ani samolotów. Planów tych nie ma również w sprzedaży. W materiały modelarskie możecie zaopatrzyć się w Okręgowej Składnicy Materiałów Modelarskich, Kraków, ul. 1 Maja 6.

Kol. P. L., Głuchów — Ażeby pracować nad nowymi wynalazkami lotniczymi, trzeba mieć odpowiednie wykształcenie. Pomyślcie o wstąpieniu do Liceum Mechaniczno-Lotniczego, Warszawa, ul. Hoża 88. Bez fachowych studiów na pewno nic nowego nie wynajdziecie.

Kol. Dyonizy Nowiński, Warszawa — Plan silniczka samozapłonowego znajdziecie w następujących numerach SiM-u: 51—52 z grudnia 1948 r. oraz w następnych kolejnych: od 1-go do 10-go numeru z roku 1949.

Kol. Ryszard Polak, Sochaczew — Nie mamy możności pośredniczenia w uzyskaniu pracy. Jeśli chodzi o Waszą naukę, to radzimy Wam na przyszły rok wszcząć starania o przyjęcie do Liceum Mechaniczno-Lotniczego w Warszawie, ul. Hoża 88.



Nie rozumiem dlaczego ustawili wiatrowskaz odwrotnie.

„Miłośnicy lotnicwa" ze Skarżyska — Kamiennej — Aby zorientować się jak założyć w Waszym gimnazjum koło Ligi Lotniczej poproście w Kieleckim Okręgu LL, Kielce, ul. Sienkiewicza 25 o specjalną książeczkę-instrukcję. Znajdziecie w niej wskazówki, jak macie postępować. O pomoc w urządzeniu modelarni proście również Kielecki Okręg LL, w którym następnie modelarnię Waszą powinniście zarejestrować.

Kol. Adam Żawilański, Krosno — Macie 15 lat, a więc do tego, aby wstąpić do Oficerskiej Szkoły Lotniczej brakuje Wam jeszcze 3 lata (wymagany wiek — 18 lat ukończone). Formalności w związku z przyjęciem załatwia się w Rejonowej Komisji Uzupełnień.

WSZYSTKIM CZYTELNIKOM TYGODNIKA „SKRZYDŁA I MOTOR", JEDNOSTKOM WOJSKOWYM, INSTYTUCJOM LOTNICZYM, WSPÓŁPRACOWNIKOM I SYMPATYKOM SKŁADAMY SERDECZNE ŻYCZENIA ŚWIĄTECZNE I NOWOROCZNE.

REDAKCJA

Kol. Jerzy Kalinowski, Pułtusk — Numery SiM-u z roku 1946 można zamówić w Centralnym Kolportażu „Prasy Wojskowej', Warszawa, ul. Nowowiejska 31. Napiszcie w sprawie brakującego Wam numeru pod wyżej wymieniony adres z prośbą o wysyłkę.

Kol. Eligiusz Chmielewski, Ciechanów — W sprawie książki „ABC szybownictwa" przeczytajcie odpowiedź dla kol. Pawła Wajera. Mundur junaka otrzymacie dopiero w szkole szybowcowej, Członkowie Ligi Lotniczej nie noszą specjalnych mundurów.

Kol. Benedykt Frankiewicz, Opoczno — Ponieważ nie posiadamy wymienionych przez Was modeli, nadesłaną nam w liście kwotę stu złotych traktujemy jako opłatę kwartalnej prenumeraty „Skrzydlatej Polski" za rok 1950. Z nowym rokiem otrzymacie 1-szy numer „Skrzydlatej" — jako nasz prenumerator.

Kol. R. Gładczuk, Gdańsk — Nowy Port — Przeczytajcie odpowiedź dla „Miłośników lotnictwa" ze Skarżyska - Kamiennej. Adres Gdańskiego Okręgu Ligi Lotniczej: Gdańsk — Wrzeszcz, ul. Kościuszki 36.

Kol. Andrzej Fryś, Andrychów — Mając słaby wzrok, nie można zacząć szkolenia lotniczego. Kandydat na pilota powinien mieć wzrok bez zarzutu. Aby odczytać komunikat radiowy dla szybownictwa, tak zwany „Met.-Szyb", przeczytajcie artykuł mgr. Władysława Parczewskiego w 36 (64) numerze SiM-u z roku 1947. Numer do nabycia w Centralnym Kolportażu „Prasy Wojskowej", Warszawa, ul. Nowowiejska 31.

Kol. Andrzej Matuszewski, Ostróda — W materiały modelarskie możecie się zaopatrzyć w Centralnej Składnicy Materiałów Modelarskich, Warszawa, ul. Nowogrodzka 49, za pośrednictwem Okręgu Wojewódzkiego LL w Olsztynie (nie bezpośrednio). W sprawie założenia modelarni również zwróćcie się do Okręgu LL w Olsztynie.

Kol. Kazimierz Stopnicki, Gorlice — O wszelkie instrukcje, biuletyny i fotogazetki Ligi Lotniczej proście w Zarządzie Okręgu LL w Rzeszowie. Okręg powinien Wam również pomóc w zorganizowaniu modelarni. Rozumiemy Wasze trudności, ale brakowi aktywności ze strony terenowych placówek LL — Wy przeciwstawcie własną wytężoną pracę i aktywność.

„Niecierpliwy modelarz", Kraków — Dalsza seria planów modeli redukcyjnych samolotów polskich, radzieckich i czechosłowackich ukaże się w roku 1950. O ukazaniu się planów zawiadomimy naszych Czytelników w SiM-ie.

Kol. Kol. Zenon Różański, K. Juszkiewicz, Z. Jabłonowski, Warszawa — Wymagany przy wstąpieniu do OSL wiek: minimum 18 lat ukończonych. Przeczytajcie artykuł o OSL w SiM-ie Nr 14 z br.

ZAR



Mechanizacja modeli latających, ostatni krzyk techniki — Kotolot.

Redaktor Naczelny: ALFRED WINDHOLZ, mjr

WYDAJE: „Prasa Wojskowa" przy współudziale Ligi Lotniczej. Adres Redakcji: Warszawa 5, ul. Krak. Przedmieście 11/6. Tel.: 88 350, 88 352, 80 582, 80 583, wewn. 40 albo 45. Adres kolportażu: W-wa, ul. Nowowiejska 31 (w podwórzu).

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie 55 zł; kwartalnie — 150 zł; półrocznie 280 zł; rocznie 520 zł. Wpłacać czekami na konto PKO 1-978, właśc. Wyd. Czasopism Lotn. Warszawa

Nr 2166 — Z.G.P.W., Warszawa, ul. Grochowska 194. Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem. — B-95137

Cena 15 zł

600